

Elisabet Prudent Soto

Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.



Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le CLEO, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Referencia electrónica

Elisabet Prudent Soto, « Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920 », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En línea], Debates, 2009, Puesto en línea el 27 mai 2009. URL : <http://nuevomundo.revues.org/index56152.html>

DOI : en cours d'attribution

Éditeur : EHESS

<http://nuevomundo.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne à l'adresse suivante : <http://nuevomundo.revues.org/index56152.html>

Document généré automatiquement le 29 septembre 2009.

© Tous droits réservés

Elisabet Prudent Soto

Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920

Hacer la calle ... Presencia laboral femenina en el espacio público

- 1 Las representaciones sexo-genéricas elaboradas en torno a la figura de mujeres que ejercieron oficios laborales en las ciudades más importantes de Chile, durante el despliegue de la primera modernidad económica, son expresiones socioculturales complejas, que remiten a las formas en que se percibió y enjuició la visibilidad femenina en espacios públicos alejados del ámbito doméstico. Estas representaciones se materializaron en un conjunto de imágenes presentes en diversos artefactos culturales que, a fines del siglo XIX y comienzos del XX, captaron la atención de un naciente público urbano que se maravillaba con la recreación de escenas y estampas de su cotidianidad.
- 2 Hacia la década de 1880, Santiago y Valparaíso, al igual que otras capitales latinoamericanas, experimentaron mutaciones en su configuración urbanística y demográfica. La expansión del comercio, el crecimiento de la industria manufacturera y el desarrollo de los servicios y comunicaciones, incentivaron la migración de una gran cantidad de población campesina. Las mujeres formaron un contingente importante: en búsqueda de mejores expectativas, arribaron solas o junto a sus familias a las principales ciudades del país. El nuevo escenario económico propiciado por la implementación de agendas modernizadoras otorgó un protagonismo inusitado a estas incipientes trabajadoras, fenómeno relativamente novedoso considerando la poca atención que con anterioridad les había prestado la opinión pública. Elizabeth Hutchison plantea al respecto: “las mujeres que trabajaban por salarios fuera de sus hogares habían llegado a ser no sólo más numerosas, sino también más visibles frente al telón de las dramáticas transformaciones urbanas de fines del siglo XIX”¹.
- 3 Los cambios en las relaciones de producción y la correlación de fuerzas al interior del mercado laboral urbano generaron las condiciones para que se comenzara a discutir sobre el nuevo rol que desempeñaba la mujer asalariada; los peligros de su ingreso al mundo del trabajo y los riesgos a que se enfrentaba su “naturaleza” de mujer en el ejercicio de labores “poco acordes a su sexo”. En este contexto, las trabajadoras fueron vistas y representadas abiertamente como un “problema” que cuestionaba el mantenimiento del orden conservador-patriarcal vigente, donde las dimensiones de género y clase definían el lugar que le correspondía a cada quien en la estructura social. Siguiendo a Joan Scott, entendemos que tras esta problematización se encontraba la discusión por “el verdadero significado de la feminidad y la compatibilidad entre feminidad y trabajo asalariado”, planteándose este dilema “en términos morales y categoriales”². Esta discusión, originada en la concepción socialmente incorporada de la “división sexual del trabajo”, se vio además reafirmada por la permanente influencia del “discurso de la domesticidad”. De ahí que predominara, durante este período, una imagen femenina que, como explica Mary Nash, “configuraba un prototipo de mujer modelo – la ‘Perfecta Casada’ –”³, imagen que potenciaba los esencialismos de una enaltecida “identidad femenina” que tensionó los modos y prácticas alternativas del “ser mujer” en la sociedad finisecular.
- 4 Las cobradoras del ferrocarril urbano integraban aquel grupo de mujeres populares que, en su *performance* cotidiana, desafiaban y transgredían el modelo hegemónico de feminidad. Para quienes se desempeñaron en este oficio, la impronta negativa que en muchos casos debieron

cargar fue definitivamente mayor a la de otras ocupaciones laborales ejecutadas por mujeres. Si una cosa era tener que trabajar por “necesidad”, otra distinta era “optar” por un oficio “de calle”. Su exposición manifiesta detonó un doble efecto de seducción y repulsión en el seno de una sociedad suspicazmente alterada por la imagen emergente de sus cuerpos montados sobre uno de los símbolos por excelencia de la modernidad: el tranvía.

“Su uniforme consiste en un sombrero de hombre, un portamonedas y un delantal blanco; lo demás queda al gusto o a los recursos de cada cual ...”

- 5 La posibilidad que mujeres se emplearan como cobradoras surgió con la coyuntura de la Guerra del Pacífico. Este episodio bélico actuó como fuerza expulsora de la mano de obra masculina hacia la zona norte, quedando diversos puestos de trabajo liberados por la escasez de brazos proletarios en las principales ciudades del centro del país. Los requerimientos de una economía que exigía potenciar los servicios urbanos básicos permitieron que un número al comienzo reducido de mujeres ingresaran a este campo laboral. Si bien fueron consideradas reemplazantes transitorias, terminaron por ser parte activa del gremio tranviario, permaneciendo en sus puestos de trabajo durante varias décadas más⁴.



Imagen 1. “Conductora de Tranvía Urbano”, Frank Carpenter, South America, 1899

- 6 Las “conductoras” proyectaban una imagen potente, tanto por la extrañeza que provocaba verlas desarrollando una actividad dinámica y ágil, lejana a la inercia asociada al quehacer femenino, como por el desplante y personalidad con que se instalaron para cumplir sus funciones. El inglés Theodore Child, de paso por Santiago en 1890, quedó sorprendido al percatarse de que eran mujeres quienes desempeñaban el oficio de cobradoras en los tranvías urbanos. En sus crónicas de viaje, enfatizó la estética semi-uniformada de las cobradoras y la singularidad de su trabajo respecto a otras sociedades por las que había transitado:

“Desde la guerra con el Perú, según parece, las mujeres son empleadas como cobradoras en los tranvías. Su uniforme consiste en un sombrero de hombre, un portamonedas y un delantal blanco;

lo demás queda al gusto o a los recursos de cada cual. Este es el único país del mundo en que he visto a las mujeres en semejante ocupación”⁵.

- 7 Ver a estas mujeres ejecutando labores tradicionalmente masculinas en plena vía pública no fue lo único provocador; sus cuerpos insolentes y deschavetados, posesionándose del escenario engalanado del tranvía, despertaban curiosidades y murmullos entre quienes las observaban. Jorge Délano (1895-1980), periodista y caricaturista chileno, también conocido con el seudónimo de Coke, rescató en su autobiografía la estampa fisonómica de las “conductoras”:

“Estas servidoras públicas llamaban la atención a los visitantes extranjeros. Sobre el enorme y enmarañado copete de pelo, una chupalla de hule se sujetaba como por milagro, en posición tan coqueta, que el ala casi les topaba los ojos. Parte de su uniforme lo constituían un delantal y un maletín de cuero colgando en bandolera, donde guardaban las fichas; porque en aquella época existía una moneda de hueso, especial para viajar en carro. Había fichas rojas y negras, para primera y segunda clase. De ahí los populares versos: ‘Una ficha negra/ y otra colorá, /una conductora/ que no vale ná’ ”⁶.

- 8 Es sugerente que Jorge Délano, sintetizando la impresión que le causaron estas mujeres al verlas circulando por las calles de Santiago, resalte su “coquetería” e incorpore en su texto un dicho popular que concluye de manera poco amable “[...] una conductora/ que no vale ná [nada]”. Se trata de recursos discursivos que estarán presentes de manera reiterada en las representaciones elaboradas en torno a estas trabajadoras, distinguiendo juicios de valor sobre sus comportamientos y evidenciando el desdén con que en muchas ocasiones se les calificó. De ahí que sea posible encontrar diversos textos centrados en su estética, sus conductas públicas y privadas; en los mitos, pasiones y temores que avivaron. Se trata de textualidades no necesariamente coherentes ni unilineales, permeadas por un lenguaje sexuado que tomó la imagen de estas mujeres, (re)situándolas al interior de discursos direccionados, donde se les interpretó más que como sujetos, como cuerpos escriturales.

Cuerpos públicos, miradas impúdicas

- 9 Deconstruir las representaciones que aludieron a las cobradoras permite identificar, a modo general, dos discursos recurrentes; los denominaremos “discurso infamante” y “discurso de exaltación”. En ocasiones, estarán uno y otro al interior del mismo texto, en otras, sólo se impondrá uno de ellos. Si bien el discurso infamante fue hegemónico tanto por su preeminencia en los artefactos culturales estudiados como por su proximidad retórica al sistema sexogenérico dominante, el vigor que evidencia el discurso de exaltación da cuenta de la presencia solapada de expresiones contra-hegemónicas en el seno de la cultura popular.
- 10 El discurso infamante en su dimensión de género se desplegó en torno a testimonios que desmedraban la capacidad de las cobradoras para ejecutar funciones básicas relacionadas con sus quehaceres cotidianos. Se les consideró torpes, carentes de destrezas, inhabilitadas para contribuir al mejor servicio del sistema de transportes. No eran las “compañeras” juiciosas para quienes maniobraban la dirección del tranvía, al contrario, se les representó ensimismadas, siempre distraídas por los “vicios femeninos” del chisme y la rencilla. De esto da cuenta en periódico *El chileno* en 1885:

“Las conductoras van generalmente distraídas, en su propia contemplación o en la de lo primero que se les ocurre, y no detienen los carros aunque uno se enronqueza gritando; las conductoras carecen de aquellas nociones más vulgares de educación para tratar a los pasajeros, por todo arman riña, y las señoras sobre todo, guardan poca consideración. Nada diremos de cosas poco edificantes a que se prestan por la desenvoltura de muchachas mal educadas. Buena parte de estos inconvenientes se obviarían con elegir mujeres serias que tuviesen la honradez y la delicadeza que requiere su empleo”⁷.

- 11 Además de incompetentes en términos laborales, las conductoras fueron acusadas y retratadas como mujeres inmorales. Percibidas siempre ansiosas, en permanente búsqueda de nuevos amores y rebosantes de deseo, su imagen fue la de hembras libidinosas.

12 Juan Rafael Allende (1848-1909), periodista satírico, escritor y dramaturgo chileno, fundador del Partido Democrático (1887) y crítico acérrimo de la oligarquía, en su vasta obra dio cuenta de una cercanía particular con el mundo popular, retratando con agudeza sus vivencias y costumbres. Por algún motivo apenas inferido, sintió un especial rechazo por las cobradoras de los tranvías, refiriéndose a ellas con encono y fijación. En su labor incansable como editor, sacó a la luz alrededor de 30 periódicos satíricos, donde en múltiples ocasiones se dio el tiempo y el espacio para denigrar a estas mujeres con juicios ofensivos, exhibiendo sus cuerpos como objetos públicos de deseo. En su periódico *El Padre Padilla* les dedica los siguientes versos:

“Soy conductora,/ muy lindo oficio,/ que alienta el vicio/ del dios Amor./ Todos los *futres*/ me galantean,/ todos desean/ de mí un favor./ Uno me dice:/ ‘linda chiquilla’;/ y otro cosquilla / me hace al pagar;/ y hasta el aceite/ de mi carrito/ cuánto mosquito/ quiere chupar!/ Un fraile mira/ con desparpajo/ si subo y bajo/ para cobrar:/ y algún vejete/ como una parra/ en mi pizarra/ quiere apuntar./ Un mozo dice:/ ‘dejo el sombrero,/ yo soy cochero,/ quiero tirar’./ Y otro me grita:/ ‘para el carrito,/ que este bultito/ voy a embarcar’./ Yo a todos estos/ pobres varones/ los pantalones/ hago vaciar,/ porque les digo:/ ‘mi amigo, baje/ o ...su pasaje,/ si va a montar ...’”⁸.

13 Las cobradoras fueron acusadas de cometer “conductas inapropiadas”, atribuyéndoseles el descalificativo de mujeres “pervertidas”. Se daba por sentado que además de ser sexualmente activas, eran insaciables, siempre dispuestas a “devorar” hombres y a producir alboroto. El mismo Allende dijo en relación a las conductoras de Valparaíso, que eran “[...] mujeres pervertidas que todo el día y toda la noche van en el carro formando tertulia y cometiendo desórdenes”⁹.

14 En su periódico *El ferrocarrilito*, Juan Rafael Allende consagró a las cobradoras una página permanente, donde detalló con ironía y mordacidad las supuestas correrías de estas mujeres, dedicando versos tanto a las cobradoras santiaguinas como a las porteñas. En esta sección el periodista hizo una labor de seguimiento a los comportamientos “erráticos” de las “conductoras”, con la ayuda de supuestos/as informantes que le auxiliaban en su misión. Es notable el detalle con que identifica a cada una de las cobradoras que pesquisó, entregando sus nombres y número de carro, además del apodo con que se les conocía en la calle. Así Allende publicó los secretos de la Jovina N° 148, la Maruja N° 92, la Pelada N° 64, la Carmen N° 95, la Elena N° 32, la Manuela Pacheco N° 239, la Petronila Guajardo N° 241, la María Luisa N° 139, la Raja Diablo Ramona N° 68, la Aurora Acuña N° 11, la Peuca N° 110, la Margarita N° 90, la María Pacheco ex N° 6, la Zorra Herminia N° 19, la María Guadalupe N° 222, la Mercedes Ortiz N° 128, la Juanita N° 195, la Adelita N° 79, la Felicinda N° 16, la Cutriaca N° 241, la Juana Norambuena N° 92, etc., etc., etc.

15 Sobre éstas decía todo lo imaginable; los “zancudos”¹⁰ con que se involucraban, los lugares donde se reunían para remoler, los “escándalos” que hacían en la calle, sus infidelidades, los atropellos que cometían en contra de los pasajeros, etc. Al parecer, se trataba de una crónica de denuncia, que incluía seguimiento a aquellas cobradoras que eran vistas en situaciones reprochables. Incluso denunciaba hechos específicos como cuando publicó: “La Macarrona número 105 que trabaja en la guardia de la Alameda en la noche del Martes 22, en el carro 138, le robó a unos pasajeros 11 centavos y luego los insultó, y trató de mandarlos presos. En Macú reclaman por ella”¹¹. De la misma forma, Allende denunciaba en otra ocasión: “A la conductora que iba en el carro N° 79 de Santa Rosa el día martes 2, que no sea tan sinvergüenza para andar con el zancudo E.M. de la papelería de la calle Estado”¹². Además, este periodista dedicó un pequeño apartado titulado “Timples”, donde daba cuenta de los nacientes romances entre cobradoras, maquinistas e inspectores de la Compañía de Tranvías.

16 Pero Juan Rafael Allende no fue el único que difamó a las cobradoras por medio de la publicidad que le daban sus escritos. El poeta popular decimonónico Daniel Meneses, quien publicaba sus versos en las liras populares vendidas en mercados y calles de Santiago, incorporó en su obra diversas imágenes sobre estas trabajadoras, entre las cuales figura el

tópico de la mujer licenciosa e insaciable. En su “Cueca de las conductoras” las retrata de la siguiente manera: “Con mil amores, si,/ por lindas y bellas/ andan los jovencitos/ detrás de ellas:/ así es, así es, bonito/ un zancudito// Una conductora lacha/ le dijo a su compañera:/ un zancudo chiquitito/ de buena gana tuviera”¹³. Consideradas un tropel de corrompidas, estas mujeres fueron también acusadas de cometer actos “ilícitos”, reñidos con lo más sagrado del “deber ser” en sociedad, siendo denunciadas públicamente como “madrineras”, “lesbianas”, “rabonas” y “ahombradas”.

- 17 La urgencia por denigrar públicamente a las cobradoras llevó a muchos incluso a denostarlas físicamente por medio de caricaturas y alusiones estéticas a su corporalidad. Además de ser consideradas ineficientes en su trabajo, vanas, corrompidas, promiscuas, se les trato de “feas”. El ya mencionado periódico *El ferrocarrilito* utilizó un lenguaje zoomórfico para referirse a estas mujeres, asignándoles seudónimos tales como “perra”, “zorra”, “burra”, “peuca”, “mona”, etc. Incluso dedicó portadas para aquellas cobradoras que consideró se merecían toda su ponzoña.

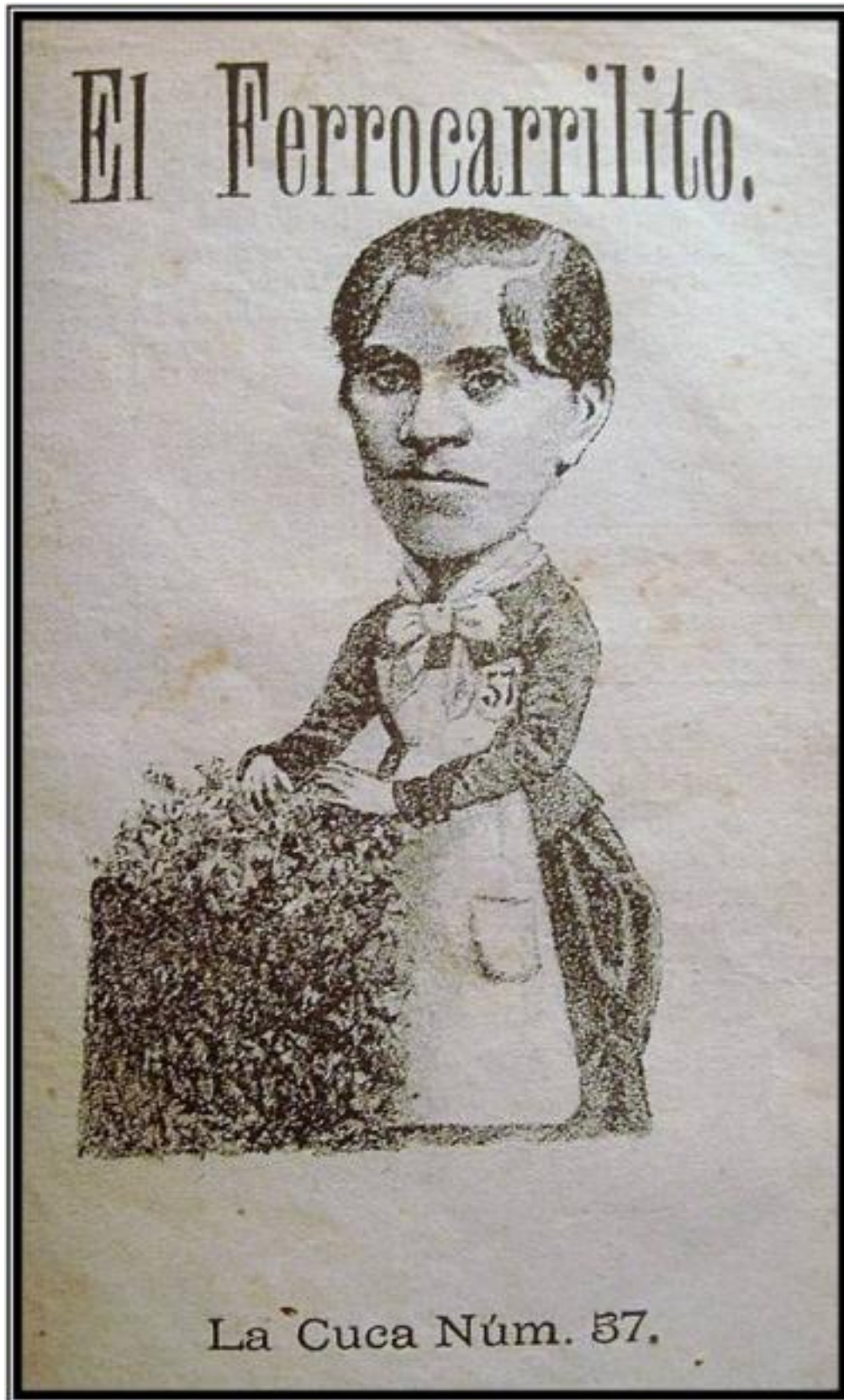


Imagen 2. El ferrocarrilito, 46, 17.5.1886

- 18 De la Cuca Nº 57, publicó: “Hija o nieta de macaco,/ esta llamadora hembruca/ tiene una cara de Cuca/ y unas acciones de Caco./ Es de instinto tan bellaco,/ que esta pelada macaca/ partido de todo saca./ Y en la calle *se coloca*./ si un zancudo hallar le toca,/ por no ir a un café canaca // Y de honrada nunca peca,/ porque, si el hambre la pica,/ en el altar sacrifica/ de Caco esta brava chueca./ En su pecho siempre hay beca/ gratis para pobre o rico,/ joven, viejo, grande o chico,/ habiloso o alcornoque/ y nunca, nunca el bitoque/ se quita ella del hocico.// Diz que gasta mucho estuque/ este amarillo alfeñique;/ más, con sus ojos de quique/ y su boca de tiuque,/ este ya averiado buque/ que en el cieno de zambuca/ bien merece esta peluca/ que en el mate le coloco,/ y aún me parece poco, pues más merece la Cuca”¹⁴.
- 19 La revista *Zig-Zag* también fomentó ampliamente en sus páginas la imagen de la cobradora grotesca. A propósito de un artículo publicado en el extranjero, donde se decía, entre otras cosas, que las cobradoras chilenas eran “señoras que con el pasajero gastan las más cumplidas cortesías [...] atentas, galantes cobradoras de guante blanco y uniforme oscuro, y a quienes de seguro se les da educación desde la infancia [...] todo así lo revela: la elegancia de sus modales cultos, y hasta la discreción con la que reciben a veces insultos de algún impertinente de la plebe que pretende que gratis se le lleve [...]”¹⁵, la revista contestó: “Si non é vero... En cambio la experiencia nos enseña la triste realidad de lo que ocurre, y que esa descripción halagüeña con que el diario discurre, nunca será otra cosa que fantasías de color rosa. Yo le daría un premio al que hallara entre todas las del gremio, no digo educación, ni cortesía, que eso ya es joyería, sino tan sólo una, por excepción siquiera, que no le tenga horror al agua fría, o en fin, al agua de cualquier manera... he visto, sí, otras cosas, entre las cobradoras del tranvía: caras que regaladas son muy caras, y de noche y de día peleas, discusiones, algazaras que ellas provocan y jamás impiden; las manos sucias, los vestidos idem y además unos modos [...]”¹⁶.
- 20 El discurso infamante también estuvo cruzado por la dimensión de clase. Las conductoras, en su gran mayoría, pertenecían al mundo popular, lo que las hacía doblemente sospechosas ante los ojos de sus más furibundos detractores. Se dijo que sacaban provecho de sus funciones, robándoles tanto a los pasajeros como a la empresa de tranvías. Se las inculcó de utilizar artimañas para obtener dividendos a su favor, como por ejemplo negarse a dar los vueltos o argumentar que no tenían fichas, quedándose así con el valor del pasaje. El escritor Carlos Pezoa Véliz (1879-1908) tomó, en su poema “Vida de puerto”, la imagen de las conductoras “manilargas”, donde detalla: “Las conductoras de alegres trajes/ timan los *quintos* de los pasajes/ que les pagaron en la imperial”¹⁷.
- 21 Pero también desde su entorno social más cercano se les adjudicaron estas prácticas; la poesía popular, aunque de forma más jocosa, hizo alusión a los constantes “recortes” que servían a las conductoras para llevar una vida orgiástica; así lo consagran estos versos: “Yo soy conductora/ que alegre bebo/ celebrando la pascua/ y el año nuevo.// Con los recortes/ del pasajero/ he de beber chicha/ que es un contento.// Que es un contento sí/ porque son fiestas/ que con las fichas/ poco nos cuesta./ Y así por esta dicha/ viva la ficha”¹⁸.
- 22 El poeta popular Rolak se lamentara por las malogradas respuestas que daban las conductoras cuando se les reprochaba su afán por obtener ganancias extras:

“Hoy día para desdicha/ las conductoras están/ pagando con el refrán/ señores no tengo ficha./ Si alguno sube resuelto/ Al carro y pasa un cinco/ La conductora da un brinco/Y dice no tengo vuelto/ como son de talle esbelto/ nunca nadie se encapricha/ alegre dijo un bachiche/ a su querida consorte/ es de moda los recortes/ hoy día para desdicha./ La que se encuentra muy lerda/ no gana tan buena torta/ y la que es hábil recorta/ hasta que mas no se acuerda/ ninguna esperanza pierda/ porque recortando irán/ siempre ideando su plan/ no con mucha precaución/ aprovechando ocasión/ las conductoras están./ Una conductora dijo/ que del recorte tenía/ cien pesos y que quería/ poner con despecho al hijo/ por plata yo no me aflijo/ repetía con afán/ como viento en popa van/ recortando con deseo/ y de continuo las veo/ pegando con el refrán./ Otra dijo también quiero/ una casita comprar/ a fuerza de recortar/ las fichas al pasajero/ otras van con el cochero/

a la fonda a beber chicha/ Y así por esta dicha/ lo pasan como la parra/ y después dicen cucarras/ señores no tengo ficha”¹⁹.

- 23 En varias ocasiones se calificó a las cobradoras de insolentes y altaneras. Especial repercusión tuvieron estas denuncias cuando las afectadas eran “personas de bien”. Se les acusó de ser capaces de pronunciar los más terribles improperios, sin distinguir hidalguías entre sus víctimas. Fue común que las caricaturizaran saliendo de sus bocas y manos, serpientes, sapos, arañas y todo tipo de indeseables animalillos.



Imagen 3. “A través de Santiago”, *Zig Zag*, 63, 24.4.1906

- 24 Los carros, bajo el mando de las conductoras, fueron considerados sitios conflictivos, puesto que lo sucedido en su interior, dependía, en última instancia, de la voluntad o el favor de estas mujeres. Sus cuerpos fueron visualizados como el puente por medio del cual un contingente arrabalero traspasaba las fronteras de la ciudad decente. De ahí que estos fueran juzgados como espacios donde coincidían conductas inconvenientes y personajes populares irreverentes, que actuaban en desmedro de los vecinos más distinguidos de la ciudad. En 1885, *El chileno* publicó una nota decidora en este sentido: “Existe un abuso grave [...] que la dirección de la

empresa debe corregir por respeto al público y a la moralidad y por su propia conveniencia y decoro. Nos referimos a la fea costumbre de permitir que la imperial de los carros se convierta en chingana ambulante, donde miserables cantoras lucen su voz de chicharra, rascan la vihuela y se dejan por los aplausos y las hurras de gente beoda, y expresiones más o menos inconvenientes. Que esta escena semi-bárbara tenga lugar en los dichos carros, aun cuando atraviesan el centro de la ciudad, es verdaderamente cosa intolerable, y que la policía como guardián pública, debía impedir. En las noches de estío, en que muchos caballeros y familias enteras de la mejor sociedad suben a la imperial para gozar del fresco, se les impone un verdadero tormento con tales desordenes, y se les obliga a abstenerse de una recreación honesta o descender inmediatamente del carro [...] Un extranjero que ve atravesar el centro de Santiago a turbas de beodos y cantoras, gritando a su placer e insultando al público, se cree, sin duda, en el centro de la Araucanía”²⁰.

Abran paso a las cobradoras ... festivas y esforzadas trabajadoras

- 25 No era común ver la figura de las cobradoras instalada con seriedad en las páginas de algún diario o revista del período. Una de las pocas ocasiones en que esto sucedía era cuando se mencionaba su participación en las huelgas y manifestaciones que cada cierto tiempo organizaba el gremio de los tranviarios. En estas coyunturas, las cobradoras podían llegar a ser exhibidas de manera respetuosa, en espacios representacionales que con anterioridad las habían degradado sin miramientos. El año 1912, la revista *Zig-Zag*, con motivo de la huelga de tranviarios en Valparaíso, publicó una foto de cuatro cobradoras participando de la jornada de paro.



Imagen 4. “La huelga de empleados de tranvía”, *Zig-Zag*, 369, 16.3.1912

- 26 Siempre con una cuota de ironía, el *magazine* se expresó en los siguientes términos: “El venerable gremio de cobradores y maquinistas de tranvías, con sus anexos las simpáticas cobradoras, había amanecido de malas pulgas y se había negado a trabajar ... según ellos, la Empresa no ha cumplido con las promesas arrancadas en el anterior movimiento; por el

contrario, sigue tragándoles el sueldo a multas, haciendo malabares con los jornales, y lo que es peor, a juicio de las espirituales cobradoras, obligándolas a lavarse las manos donde el agua no la usan ni los municipales [...]”²¹.

27 El hecho de que las cobradoras hayan sido reconocidas como parte de un gremio fuerte y combativo, como era el de los tranviarios, les proporcionó cierto respaldo. Fue en el marco de la lucha por reivindicaciones sociales donde se les consideró por primera vez como individuos(sic) con derechos. Incluso se hicieron demandas colectivas en su favor y el de sus compañeros cobradores. Muchos de estos requerimientos están presentes en el periódico *El tranviario*, Órgano Oficial del Consejo N° 2 de Tranviarios Afiliados a la Federación Obrera Chilena. En 1920, este periódico solicitó el cumplimiento de un acuerdo con la Compañía, que beneficiaría directamente a las cobradoras: “Hace ya un tiempo se pasó una petición a la Gerencia para que se sirviera dotar en la parte trasera del tranvía un asiento para el cobrador. Pero hasta la fecha la empresa no cumple con el compromiso empeñado ... Mientras tanto sigue su curso la propagación de la enfermedad de la várice dentro del personal de cobradoras principalmente”²². Asimismo, algunas conductoras asumieron un rol protagónico en la agenda de asuntos sindicales. Tal fue el caso de Ana María Vilches, cobradora N° 463, quien tuvo “un importantísimo papel en la propaganda” para la reorganización del Consejo N° 6 de Tranviarios de Valparaíso²³.

28 Para profundizar en el discurso de exaltación, es indispensable pesquisar a las cobradoras en los textos de las liras decimonónicas. Si bien, es posible encontrar en estas liras agresiones y descalificaciones dirigidas a las cobradoras, también puede verificarse cómo en ocasiones fueron ensalzadas y reivindicadas. Las cobradoras se transformaron al interior de estos textos en figuras residuales que evidenciaban la tensión entre un pensamiento conservador y androcéntrico – que codificaba muchos de los cantos de los poetas populares – y la emergencia de expresiones propias de una sociabilidad tradicional, la que, desprejuiciada, se apropiaba de aquellas temáticas y figuras que le permitían dar a conocer formas diferentes de interpretar la realidad que les circundaba. Son estos textos los que mejor reflejan la resignificación que experimentó la imagen de estas mujeres en el seno de la cultura popular. Las dimensiones de género y de clase también están presentes en esta composición discursiva, sin embargo no se encuentran fundadas por el “deber ser” social, sino por una “ética” colectiva que rememora la experiencia vital, la urgencia por vivir de manera complacida, anhelando superar las adversidades económicas y sociales que cotidianamente asediaban a los actores más desposeídos²⁴.

29 El cuerpo de las conductoras se transforma, por medio del lenguaje poético, en un ícono del folclore popular, en tanto estampa mítica de la convivencia festiva y picaresca. En la desfachatez de su temple se encarnaba la agudeza y viveza con que muchas mujeres y hombres enfrentaron la vida al interior de un escenario urbano hostil, lejos del ambiente rural que los vio nacer.

30 Rosa Araneda, insigne poetisa popular, dedicó múltiples versos a las cobradoras. Si bien en muchos de ellos les habló con dureza, también fue capaz de reinvertir, con afectuosidad, los estigmas del discurso difamante, adornando sus cuerpos con bellos elogios que reivindicaron la beldad de la mujer de pueblo. Al respecto, es decidora la *Cueca de las conductoras* donde se refiere a éstas en los siguientes términos: “Todas las conductoras/ son amorosas,/ cuando suben al carro/parecen rosas.// Parecen rosas, sí,/ jardín de flores/abrazan los zancudos/ con mil amores/ Con mil amores, sí/ por lindas y bellas/ andan los jovencitos/ detrás de ellas.// Así es bonito/ un zancudito”²⁵.

31 En el discurso de exaltación a las cobradoras, presente en la lira popular, la imagen de éstas aparece liberada, bulliciosa, gozosa, compenetrada con su oficio, conciente de su importancia y trascendencia social. El poeta Adolfo Reyes, en su *Brindis de la conductora*, hace explícito este sistema simbólico: “Una copa voy a beber/ y brindar es mi deseo/ por mi generoso empleo/

quiero alegre remoler/ que alegría voy a tener/ dijo estando en una mesa/ y la salud de la empresa./ tomo sin agasajo/ en virtud que mi trabajo/ desempeño con presteza./ Ahí luego otra copa alzó/ como fiel y cumplidora/ de todas las conductoras/ a la salud, pues, brindó/ con alegría ahí tomó/ otra copa de licor/ brindó por el inspector/ que se encontraba presente/ y se fue tranquilamente/ al destino con primor./ Después con mucha prontitud/ dijo con gran placer/ por mi noble proceder/ ahora brindo a mi salud/ no uso de ingratitud/ como otras zalameras/ bastante gusto tuviera/ si hubiera así reunión/ con la mayor atención/ brindo por vez tercera”²⁶.

32 Es interesante apreciar cómo desde estos textos poéticos populares se deconstruyen ciertas imágenes convencionales de feminidad, al tiempo que se elevan otras novedosas. Aquí la conductora aparece bebiendo y festejando, brindando, elevando la voz para hacer público su parecer. Llama la atención que además se destaque la eficiencia en su desempeño laboral, percepción radicalmente opuesta a la predominante en el discurso de difamación. Las conductoras, además de capaces, eran representadas como mujeres valoradas públicamente por su esfuerzo y valentía. Esta noción se plasma en el poema *Las cocheras*: “Primeramente el cochero/ las enseña a gobernar/ la palanca, y a parar/ para que algún pasajero,/ sea pobre o caballero,/ ocupe su posición./ Por nueva disposición/ la Empresa así lo ha dispuesto./ que ellas anden en su puesto/ cumpliendo su obligación.//[...]//De toda la población/ mil aplausos recibieron./ Las primeras que se vieron/fueron dignas de atención./ ...”²⁷.

33 Desde una perspectiva de clase, las conductoras llegaron, además, a ser consideradas astutas, vivaces, capaces de lograr para sí, y simbólicamente para el pueblo, lo que se les había negado. En la temática folclórica no fue mal visto tomar lo necesario para vivir “bien”, en abundancia y sin “pasar pellejerías”, aunque fuese de manera “poco honrada”. Se enalteció la capacidad de las conductoras para “ganarse” el dinero que justamente les correspondía por desarrollar bien sus labores, más allá incluso de lo que la propia compañía les asignara como salario. El poeta José Hipólito da cuenta de ello en estos versos: “Estando en una jarana/ brindaba una conductora;/ decía: protesto ahora,/ salir a esta línea urbana./ Tengo seguro, mañana,/ como lluvia al pasajero;/ en mi bolsillo, dinero;/ porque la entrega me mata;/ brindo porque me dan plata/ los carros del Matadero”²⁸.

Concluyendo ...

34 Si bien al plantearse el tema de la “visibilidad” del trabajo femenino en el escenario urbano de finales del siglo XIX y comienzos del XX se hace referencia principalmente a aquellas mujeres que se desempeñaron como obreras industriales, consideramos que la “división sexual del trabajo”, enmarcada en la retórica del lenguaje modernizador, también involucró otros oficios, como fue el caso de las cobradoras.

35 El peso hegemónico de la “doctrina de la domesticidad” se hizo patente en el discurso difamante, en tanto se juzgó a las cobradoras por su ejercicio laboral público. Al interior de este discurso se vieron caracterizadas por anti-valores que las distanciaban del “deber ser mujer” en sociedad. Su feminidad, cuando no era injuriada, era deslegitimada. Sus cuerpos fueron deshonrados y exhibidos como escarmiento, por haber desacatado las normas de una sociedad patriarcal que imponía, simbólicamente, la dinámica de las “esferas separadas”. El argumento posible de que las cobradoras tuviesen que trabajar por necesidad no sirvió para aplacar los ímpetus exorcizadores de muchos de sus contemporáneos. Por el contrario, su condición sexogenérica y de clase acrecentó la bruma en torno a ellas, convirtiéndolas en figuras doblemente sospechosas y provocadoras.

36 Por su parte, las representaciones folclóricas de las conductoras nos dan cuenta de otro imaginario, uno que no tendríamos por qué desconocer, regido por pautas estéticas diferentes, bamboleantes. Parece ser que es la utopía del “mundo al revés” la que habla tras aquellos versos que no se interesan por incriminar a mujeres que residían carnavalescamente, que eran reconocidas y se auto-reconocían en el acto de remoler, posesionándose del espacio público

por el que transitaban. Si bien, no toda la poesía popular se refiere a las conductoras en términos positivos, emergiendo en ocasiones la ambigüedad de cultores que convivían entre un mundo transgresor y uno conservador, sí consideramos necesario valorizar estas expresiones culturales ricas en signos y significantes.

37 A pesar de que las representaciones sobre los “cuerpos y las almas” de las cobradoras aparecidas en la prensa, en la poesía popular y en los *magazines* de la época, son construcciones de otras u otros externos, invocaciones conjugadas en torno a formas particulares, permeadas y restringidas de conocer e interpretar la realidad circundante, su análisis resulta útil para dimensionar el impacto causado por estas mujeres en constante movimiento al interior de la ciudad. Así, por medio del estudio de su caso, nos aproximamos a las formaciones discursivas que primaron a la hora de percibir y comprender la participación de la mujer en el espacio público durante el período 1880-1920.

Notas

- 1 Hutchison, Elizabeth, *Labores propias de su sexo. Género, política y trabajo en el Chile urbano. 1900-1930*, Santiago, Lom, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2006, p. 13.
- 2 Scott, Joan, “La mujer trabajadora en el siglo XIX”, *Historia de las mujeres en Occidente*, Georges Duby y Michelle Perrot, eds., Tomo 8, Buenos Aires, Editorial Taurus, 1993, p. 99.
- 3 Nash, Mary, “Identidad cultural de género, discurso de la domesticidad y la definición del trabajo de las mujeres en la España del siglo XIX”, Georges Duby y Michelle Perrot, eds., *Historia de las mujeres en Occidente*, Tomo 8, Buenos Aires, Editorial Taurus, 1993, p. 280.
- 4 A pesar de las múltiples evidencias históricas sobre la vigencia laboral de las cobradoras en las décadas finales del siglo XIX, las fuentes censales las omiten hasta entrado el siglo XX. En 1907 un censo registra por primera vez el oficio de “conductoras”, llegando éstas a un número de 19. El Censo de 1920 identifica 564 tranviarias, sin especificar si se trataba de cobradoras o de otro oficio desempeñado por mujeres al interior de la Compañía de Ferrocarriles. Gálvez, Thelma & Bravo, Rosa, “Siete décadas de registro del trabajo femenino 1854-1920”, *Estadística y economía*, N° 5, diciembre, 1992, p. 32.
- 5 Child, Theodore, “Santiago en 1890”, *Estampas del Nuevo Extremo*, Ricardo Latcham, ed., Santiago, Editorial Nacimiento, 1941, p. 266-267.
- 6 Délano, Jorge, *Yo soy tú*, Santiago, Tajamar, 2002, p. 222-223.
- 7 *El chileno*, “Las cobradoras”, 02/10/1885, p. 1.
- 8 *El Padre Padilla*, “La conductora”, 02/02/1886, p. 1.
- 9 *El Padre Padilla*, “Valparaíso”, 05/06/1886, p. 3.
- 10 Este apodo hace referencia a lo hombres que “mosqueaban”—galanteaban—a las conductoras, esperando la oportunidad para consumir sus deseos y beber de sus fluidos.
- 11 *El ferrocarrilito*, “Conductoras”, 28/12/1885, p. 4.
- 12 *El ferrocarrilito*, “Conductoras”, 05/02/1886, p. 3.
- 13 Meneses, Daniel, “La cueca de las conductoras”, Colección Raúl Amunátegui, Biblioteca Nacional de Chile, Pliego 75.
- 14 *El ferrocarrilito*, “La Cuca N° 57”, 17/5/1886, p. 1.
- 15 *Zigzag*, “Las cobradoras”, 20/08/1905, p. 47.
- 16 *Zigzag*, “Las cobradoras”, 20/08/1905, p. 47. La imperial corresponde a la parte cubierta de los carros urbanos.
- 17 Pezoa Véliz, Carlos, “Vida de Puerto”, 1957, p. 68.
- 18 Reyes, Adolfo, “Las conductoras”, Colección Raúl Amunátegui, Biblioteca Nacional de Chile, Pliego 143.
- 19 Rolak, “El refrán de las conductoras santiaguinas”, Colección Raúl Amunátegui, Biblioteca Nacional de Chile, Pliego 250.
- 20 *El chileno*, “Un desorden que debe corregirse”, 16/1/1885, p. 1.
- 21 *Zig Zag*, “De Valparaíso. La huelga de empleados de tranvías”, 16/3/1912, p. 35.

- 22 *El tranviario*, “Asiento para el personal de cobradores”, 23/10/1920, p. 2.
- 23 *El tranviario*, “La reorganización del Consejo 6 de Tranviarios de Valparaíso”, 2/12/1920, p. 1.
- 24 Tomamos la conceptualización de moral y ética de Michel Maffesoli quien establece la siguiente distinción: “la moral es aquella que dicta una serie de comportamientos, aquello hacia lo que el individuo y una sociedad debe tender –en pocas palabras, lo que funciona con la lógica del deber–, y la ética que remite al equilibrio y la relativización recíproca de los diferentes valores que constituyen un conjunto [...] La ética es ante todo la expresión de la voluntad de vivir global e irreprimible, y asimismo traduce la responsabilidad que el grupo tiene de conservarse en cuanto tal, de ahí la dificultad de formalización”, Maffesoli, Michel, *De la orgía. Una aproximación sociológica*, Barcelona, Editorial Ariel, 1996, p. 20.
- 25 Araneda, Rosa, “Cueca de las conductoras”, Navarrete, Micaela, *Aunque no soy literata. Rosa Araneda en la poesía popular del siglo XIX*, Santiago, Biblioteca Nacional, Dibam, 1998, p.177.
- 26 Reyes, Adolfo, “Brindis de la conductora”, Colección Raúl Amunátegui, Biblioteca Nacional de Chile, Pliego 109.
- 27 El Poeta Popular [Guajardo], “Las conductoras”, Colección Raúl Amunátegui, Biblioteca Nacional de Chile, Pliego 259.
- 28 Hipólito, José, “Brindis de la conductora”, Uribe Echeverría, Juan, *Tipos y cuadros de costumbres en la poesía popular impresa del siglo XIX*, Santiago, Pineda Libros, Imprenta Mueller, 1973, p. 96.

Para citar este artículo

Referencia electrónica

Elisabet Prudent Soto, « Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920 », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En línea], Debates, 2009, Puesto en línea el 27 mai 2009. URL : <http://nuevomundo.revues.org/index56152.html>

Elisabet Prudent Soto

Licenciada en Historia, Universidad de Santiago, Estudiante de Magíster en Estudios Latinoamericanos, Universidad de Chile [elyprudant\[at\]gmail\[point\]com](mailto:elyprudant[at]gmail[point]com)

Licencia

© Tous droits réservés

Résumé / Abstract / Resumen

Ce travail propose d'identifier, dans les villes de Santiago et Valparaíso, les différentes images sexo-génériques construites autour de la figure des vendeuses de billets de tramways entre 1880 et 1920. Il explore les répercussions symboliques générées par la "visibilisation" de cet ensemble de femmes salariées de l'espace public dans une conjoncture délicate - la Guerre du Pacifique et ses conséquences comme processus expulseur de main d'oeuvre masculine vers le nord du Pays . Les vendeuses de billets de tramways permettent de déterminer les proportions d'une participation féminine dans un champ de travail masculin. Cela donna lieu à des opinions idéologiques qui furent les reflets des imaginaires concernant le travail féminin à cette époque.

Mots clés : modernité, espace public, représentation, travail féminin

Between infamy and delight. Streetcar conductresses in Santiago de Chile and Valparaíso, 1880-1920

This work sets out to recognize in the urban scenes of Santiago and Valparaíso the diverse constructed sex-generic images around the figure of the *cobradoras* of streetcars,

between years 1880 and 1920. From a specific conjuncture, the War of the Pacific and its implications like process extractor of masculine manpower towards the north of the country, are investigated in the symbolic repercussions that the “visibilization” of this group of wage women generated in the public space. The case of the *cobradoras* of streetcars allows to determine the proportions how the feminine participation in a masculine labor field, generated ideologized opinions, reflection of the imaginary that were cultivated on the feminine work during this period.

Keywords : public space, representations, modernization, sex-generic system, feminine work

Este trabajo se propone reconocer en los escenarios urbanos de Santiago y Valparaíso, las diversas imágenes sexo-genéricas construidas en torno a la figura de las cobradoras de tranvías entre los años 1880 y 1920. A partir de una coyuntura específica, la Guerra del Pacífico y sus implicancias como proceso expulsor de mano de obra masculina hacia el norte del país, se indaga en las repercusiones simbólicas que generó la “visibilización” de este conjunto de mujeres asalariadas en el espacio público. El caso de las cobradoras de tranvías permite dimensionar cómo la participación femenina en un campo laboral masculinizado, generó opiniones ideologizadas, reflejo de los imaginarios que se cultivaban sobre el trabajo femenino durante este periodo.

Palabras claves : representaciones, modernización, sistema sexogenérico, espacio público, trabajo femenino

Licence portant sur le document : © Tous droits réservés